**Deutscher Bundestag** **Drucksache 13/5727**
**13. Wahlperiode**

30. 09. 96

# Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann, Eva-Maria Bulling-Schröter, Heinrich Graf von Einsiedel, Dr. Ludwig Elm, Dr. Ruth Fuchs, Dr. Uwe-Jens Heuer, Dr. Barbara Höll, Gerhard Jüttemann, Heidemarie Lüth, Rosel Neuhäuser, Christina Schenk, Steffen Tippach und der Gruppe der PDS**

## Neubaustrecken der Deutschen Bahn AG

In der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zum Thema „Optimierung des Schienennetzausbaus zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen" vom 25. September 1996 spielten die prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der in Frage stehenden Neubaustrecke (NBS) und damit die Berechnung der Wirtschaftlichkeit dieser NBS eine wichtige Rolle. Der Vertreter der Deutschen Bahn AG (DB AG) räumte ein, daß inzwischen neue Studien vorlägen, die von einem weit geringeren Verkehrsvolumen für die NBS ausgingen als im Fall der ursprünglich den Planungen zugrunde gelegten Prognosen. Unter anderem geht eine für die Union International des Chemins de Fer (UIC) 1994 erstellte Studie von einem zu erwartenden Verkehrsaufkommen von 2 Millionen Reisenden p. a. aus, wohingegen die DB AG weiterhin 5,8 Millionen Reisende pro Jahr (Streckenabschnitt Bamberg—Lichtenfels) für realistisch hält.

Der Vertreter der DB AG konzedierte in diesem Zusammenhang, daß sich das von ihm vertretene Unternehmen wie ein „vorsichtiger Kaufmann" zu verhalten habe, daß der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, jedoch auf entsprechende Nachfragen der DB AG versichert habe, daß die Bundesregierung trotz bereits erfolgter erheblicher Einbrüche insbesondere im Schienengüterverkehr an den ursprünglichen, im Bundesverkehrswegeplan genannten Vorhersagen festhalten werde. Diese politischen Aussagen seien für die DB AG letzten Endes maßgeblich. Auf Nachfragen der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und Dr. Winfried Wolf, inwieweit die DB AG über aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnungen der NBS verfüge und wie die entsprechenden Ergebnisse aussähen, erklärte der Vertreter der DB AG, zwar lägen der DB AG solche Daten vor, diese könnten jedoch nicht im Rahmen dieser öffentlichen Anhörung genannt werden. Ausdrücklich konzedierte der Vertreter der DB AG, daß dieses Unternehmen dann diese Angaben nennen würde, wenn dies im Deutschen Bundestag verlangt werden würde.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Konnten die Vertreter der Bundesregierung bei der genannten öffentlichen Anhörung neue Erkenntnisse gewinnen, und wenn ja, welche?

2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage eines Sachverständigen für Systemplanung, wonach sowohl Methodik als auch Datengrundlage der Verkehrsprognosen völlig unzureichend seien?

3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Sachverständigen vom Umweltbundesamt, daß für die NBS Nürnberg–Erfurt die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde?

4. Trifft die Aussage eines für einen Naturschutzverband tätigen Sachverständigen zu, wonach der Planfeststellungsbeschluß für die Erweiterung der BAB 9 die fortdauernde Eingleisigkeit der bestehenden Schienenstrecken erzwingt, und wie vereinbart die Bundesregierung diese Planung mit den auf der Anhörung bekräftigten Aussagen, daß die Eisenbahn erhebliche zusätzliche Kapazitäten für den künftig abzufahrenden Verkehr benötige?

5. Teilt die Bundesregierung die in der Anhörung vertretene Auffassung, daß die NBS Nürnberg–Erfurt zu drei Vierteln von Güterzügen befahren werden solle?

6. Hat die Bundesregierung eine Erklärung für die Differenz zwischen der offiziellen Prognose der DB AG für das zukünftige NBS-Personenverkehrsaufkommen von 5,8 Millionen Personen pro Jahr und der von Intraplan und Inrets für die UIC 1994 erstellten Prognose von 2 Millionen Reisenden pro Jahr, und welche Schlußfolgerungen zieht sie aus dieser Differenz?

7. Gibt es eine Aussage der Bundesregierung bzw. des Bundesministeriums für Verkehr gegenüber der DB AG, wonach erstere trotz der neuen Prognosen mit niedrigerem zu erwartenden Personenverkehrsaufkommen und trotz des signifikanten Rückgangs in den letzten Jahren im Schienengüterverkehr an den ursprünglichen Prognosezahlen festhalten werde, und wenn ja, welchen (verbindlichen) Charakter hat diese Aussage?

8. Welche Maßnahmen hat das Bundesministerium für Verkehr ergriffen bzw. welche Maßnahmen gedenkt es zu ergreifen, um für diese NBS Schienenverkehrsvolumina zu erzielen, die in den genannten Prognosen vorhergesagt wurden, um damit dem Tatbestand gerecht zu werden, daß es seit Erstellung dieser Prognosen und bis heute zu rückläufigen Verkehrsvolumina im Güterverkehr kam, das heißt, diese Verluste binnen weniger Jahre mehr als wettgemacht werden müßten?

9. Hält die Bundesregierung es im Hinblick auf ihre weiteren Planungen für realistisch, daß die von der DB AG erwarteten größeren Güterverkehrsvolumina durch eine Steigerung der mittleren Versandweite von derzeit 230 Kilometern

auf 380 Kilometer charakterisiert sind (Ist-Zahl: 300 Millionen Tonnen im Jahr und 70 Milliarden tkm; Prognose für 2010: 510 Millionen Tonnen und 194 Milliarden tkm)?

10. Hält die Bundesregierung die in Frage stehende und ursprünglich in erheblichem Umfang mit dem zu erwartenden Güterverkehr begründete NBS auch angesichts des Umstandes für gerechtfertigt, daß bei der Anhörung am 25. September 1996 der Vertreter der DB AG keine Aussagen über den zu erwartenden Güterverkehr auf der späteren NBS machen konnte und daß alle dort anwesenden Gutachter mit Ausnahme des Vertreters der DB AG davon ausgingen, alle realistischerweise zu erwartenden Güterverkehrssteigerungen seien auf den bestehenden Trassen abwickelbar?

11. Sind der Bundesregierung, die erhebliche Steuermittel zur Finanzierung der genannten NBS einzusetzen gewillt ist, die auf der Anhörung von dem Vertreter der DB AG erwähnten DB-AG-internen aktuellen Prognosen über das erwartete Verkehrsaufkommen und die darauf basierenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen bekannt, und falls ja, ist sie bereit, diese dem Deutschen Bundestag zur Kenntnis zu geben?

    Wenn nicht, warum nicht?

Bonn, den 25. September 1996

**Dr. Winfried Wolf**
**Dr. Dagmar Enkelmann**
**Eva-Maria Bulling-Schröter**
**Heinrich Graf von Einsiedel**
**Dr. Ludwig Elm**
**Dr. Ruth Fuchs**
**Dr. Uwe-Jens Heuer**
**Dr. Barbara Höll**
**Gerhard Jüttemann**
**Heidemarie Lüth**
**Rosel Neuhäuser**
**Christina Schenk**
**Steffen Tippach**
**Dr. Gregor Gysi und Gruppe**

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333